

en date du 29 février, donnant cet avis à tous les employés qui faisaient du service sur ce qu'en langage de chemin de fer on appelle lignes d'embranchement, service qui, les honorables députés le savent probablement, n'est pas limité aux lignes d'embranchements, mais comprends des trains circulant en grand nombre sur la ligne principale; les lignes d'embranchements signifient plutôt une certaine classe de trains. Elle proposait, par cet avis, de réduire les salaires aux taux où ils étaient au 1er mai 1910, et qui avaient été en vigueur du 1er mai 1910 au 1er janvier 1912. Le changement opérait une réduction de 15 à 25 pour 100 dans les salaires de ces hommes. J'ai fait observer au gérant de la compagnie de chemin de fer, il y a quelques jours, que son action en appliquant ce tarif le 1er jour de janvier et en donnant avis le 29 février qu'il se proposait de le réduire de 15 à 25 pour 100 n'était pas une exécution juste et raisonnable de l'engagement pris par la compagnie le 31 juillet.

M. MACDONALD: A peu près quel pourcentage d'augmentation les employés ont-ils obtenu par la mise en application du nouvel arrangement le 1er janvier dernier?

M. CROTHERS: C'est celui que j'ai mentionné, de 15 à 25 pour 100. Il n'est mentionné aucun pour cent, mais je trouve, par exemple, qu'un conducteur qui en 1911 recevait \$100 recevrait \$125 en vertu du nouveau tarif entrant en application le 1er janvier. Un préposé aux bagages dont le salaire était en 1911 de \$60 recevrait en vertu du nouveau tarif \$75; les serre-freins dont le salaire était en 1911 de \$55 auraient en vertu du nouveau tarif \$70. De sorte qu'on se proposait de réduire les salaires, à compter du 1er janvier 1912, disons de 15 à 25 pour 100.

Je fis observer que ce ne serait que raisonnable de laisser ce tarif en vigueur pendant un an, soit neuf mois de plus, et je crois pouvoir dire, sans divulguer de secret, que M. Wainwright lui-même exprima l'opinion que c'était une proposition raisonnable, mais qu'il n'était en position de faire aucun changement.

Maintenant, la raison alléguée pour justifier cette réduction est que quand la compagnie du Grand-Tronc a signé cette convention en 1910, elle ne savait pas que lorsque le nouveau tarif serait appliqué, les salaires payés aux employés atteindraient le chiffre élevé qui a été constaté. Le nouveau tarif devait comprendre un prix de tant par mille parcouru au lieu de tant par voyage. C'est ce que les employés demandaient dans les différentes compagnies; être payés selon le chemin parcouru plutôt qu'à la course. Et on dit maintenant que la compagnie du Grand-Tronc ne savait pas, quand elle a conclu cet

M. CROTHERS.

arrangement, quel serait l'effet de sa mise en vigueur. J'ai ici une copie de la décision rendue par M. O'Donoghue et M. Atkinson, formant la majorité de la commission, et de celle rendue par l'honorable Wallace Nesbitt, étant le rapport de la minorité, dans laquelle ce dernier dit:

Les officiers du Grand-Tronc disent que le paiement au mille dans le service des trains de voyageurs, mixtes et de marchandises de gare à gare, s'il était adopté sur leur réseau, serait absolument impraticable parce que beaucoup de ces petites lignes auxiliaires donnent nécessairement peu de parcours durant le mois en comparaison avec celui dans les grandes courses sur le réseau à double voie. Le réseau du Grand-Tronc a été exploité depuis un grand nombre d'années d'après ce qu'on appelle les courses spécifiées; c'est-à-dire que les employés reçoivent tant par mois; ils savent exactement quel est le salaire et exactement quel est leur travail. Sous l'autre système, le salaire seul de l'employé dépend entièrement de l'ouvrage qu'il a à faire, et une partie de l'ouvrage qu'il fait, il la fait beaucoup plus facilement et rapidement que sur d'autres parties du réseau, et si vous payiez tant par mille, sans vous occuper de savoir si l'employé pourrait faire une course facilement et rapidement, ou lentement et avec difficulté, il me semble qu'il en pourrait résulter une grande injustice. Après avoir entendu tous les témoignages et les débats pour et contre, mon avis serait d'ajouter aux taux actuels des salaires sur tout le réseau, en ce qui concerne les employés de trains, 50 p. 100.

Vous avez là l'homme qui a été choisi par la compagnie de chemin de fer, faisant ce rapport et indiquant le désavantage, d'après lui, du système de chemin parcouru comparé au système de paiement à la course. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc avait ce rapport, dans lequel il fait aussi observer que quelques hommes qui pourraient faire leur ouvrage rapidement et facilement recevraient un plus fort salaire que d'autres à qui il faut un long temps pour faire leur ouvrage et qui rencontreraient plus de difficultés. Elle avait cette décision en sa possession longtemps avant la date à laquelle elle s'est engagée à faire cette même chose. J'ai toujours prétendu et je suis encore de cette opinion qu'il n'y a, pour un particulier ou pour une compagnie, aucune bonne raison de dire: Je découvre maintenant que la convention que j'ai faite avec vous m'est désavantageuse, et je vais en conséquence la rompre. Permettez-moi de le répéter: la compagnie du Grand-Tronc avait en sa possession la décision de son arbitre—si je puis ainsi appeler l'homme qu'elle a choisi pour agir pour elle—signalant la difficulté même qu'elle dit maintenant rencontrer. Il s'ensuit donc qu'elle n'a pas fait cette convention ignorant ce que produirait le nouveau tarif. Elle savait très bien quel en serait le résultat.